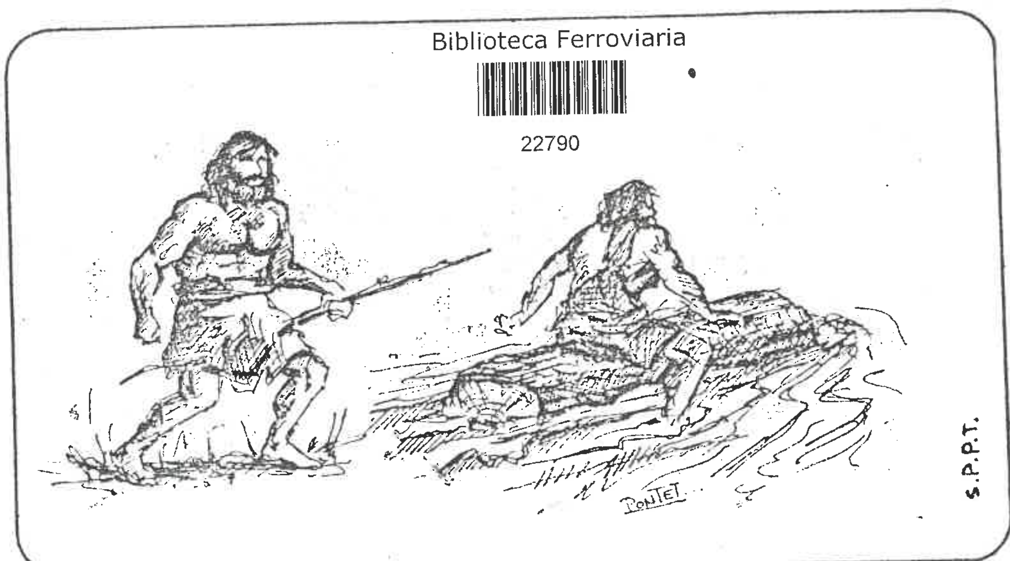
HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL URUGUAY



AFE

RECOPILADA POR INFORMACION Y RELACIONES PUBLICAS



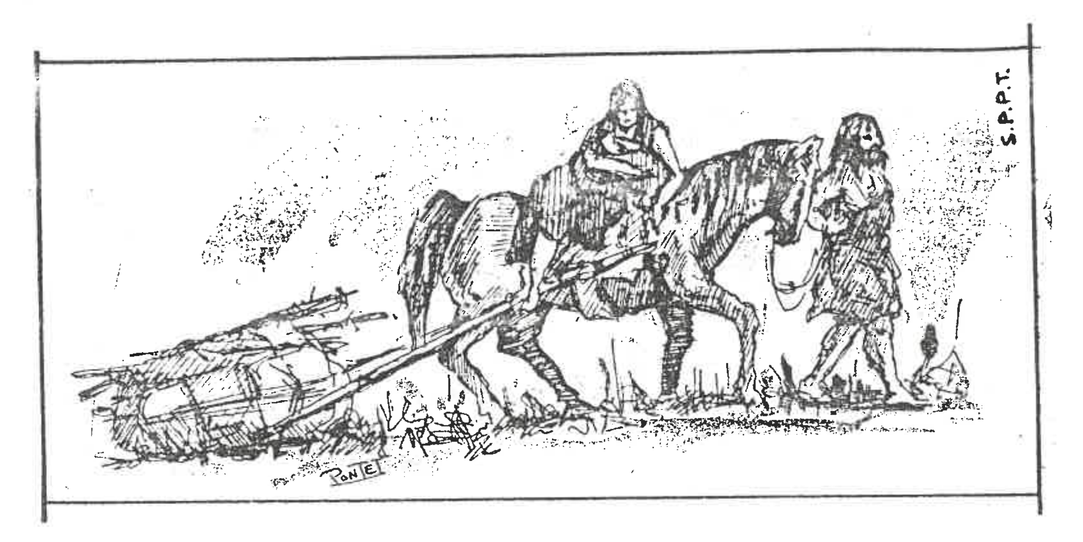
EL TRANSPORTE

En sus orígenes el hombre utilizó para trasladarse de un lugar a otro, con sus escasas pertenencias, sus pies y manos y los de su compañera y familia. Luego aprendió a utilizar animales, entre ellos el buey y el caballo; y hasta principios del siglo XIX el transporte terrestre se efectuaba por tracción animal y el marítimo por el impulso de los brazos humanos y aprovechando la fuerza de los vientos.

TRANSPORTE TERRESTRE
(PROLEGOMENOS)

Tres fueron los componentes de este tipo primitivo de transporte aproximadamente hasta el año 1800: 1) la FUERZA MOTRIZ (animales); 2) el VEHICULO o CONTINENTE;y 3) la VIA PERMANENTE(caminos y carreteras).

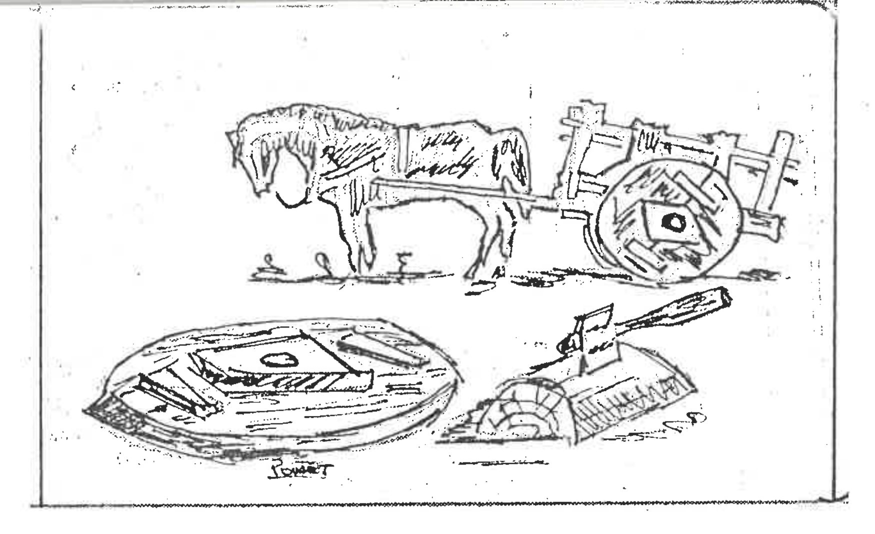
Los animales que se asocian al transporte del hombre, son por regla general o lo han sido bueyes y caballos (salvo excepciones como Laponia, donde se usa el reno, los trineos de esquimales tirados por perros, etc.). Aunque durante siglos el empleo de bueyes para el transpor



te era más generalizado, que el de caballos, el desarrollo del transporte de tracción a sangre se efectuó con vehículos tirados por caballos. No conocemos ninguna referencia sobre el caballo como animal doméstico hasta unos diez mil años antes de Cristo. Desde esa fecha, las antiguas dinastías egipcias y sirias, entre otras, contienen abundantes referencias sobre los equinos. Aceptaremos pues al caballo como fuerza motriz fundamental del transporte terrestre utilizado en triple forma, es decir, para ser montado transportando al hombre, como animal de carga y para arrastrar.

CARROS Y RUEDAS

Con el arrastre, el caballo, nos lleva al segundo elemento de los tres que hemos señalado: el vehículo o continente. La característica de un carro de cualquier forma es que se mueve sobre ruedas. El origen de la rueda, como el de otros elementos de nuestra civilización se pierden en el tiempo. Nos imaginamos que en una edad muy remota, la escasa inteligencia del hombre le permitiría apreciar, sin embargo, que era más fácil mover un tronco de árbol haciéndolo rodar que tirando de él y que un cuerpo pesado puesto en ángulo recto chuzando dos troncos



de árbol colocados en forma paralela, podía ser movido con cierta facilidad, haciendo rodar los dos troncos. Esta premisa nos hace pensar que las primeras ruedas fueron trozos redondos, cortados de un tronco de árbol, a los que se les practicaron agujeros en el centro, se unieron con una madera más pequeña y se balanceó el cuerpo pesado en el medio para transportarlo.

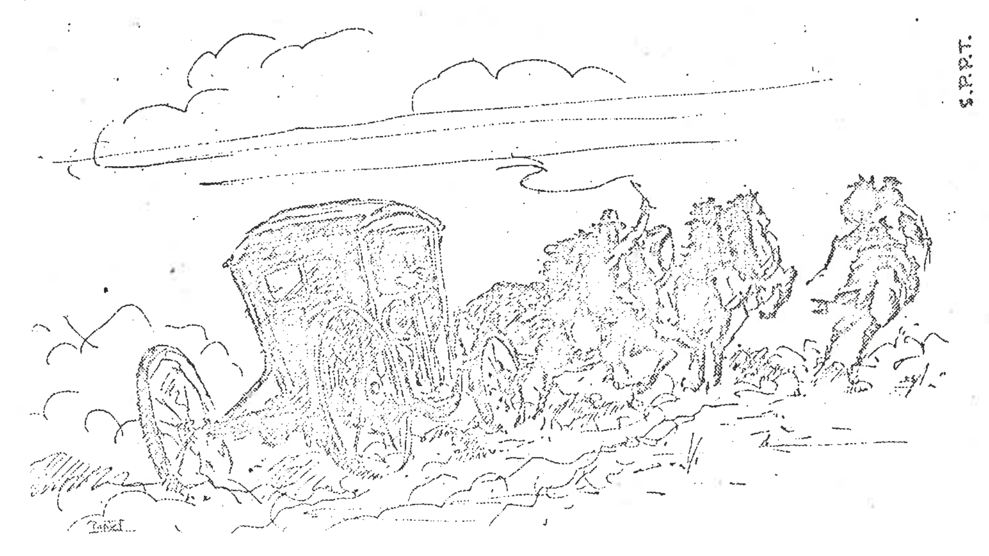
El descubrimiento de la rueda, la combinación de dos ruedas con un eje, fueron de importancia en la historia del hombre. El ser humano en el estudio de utensilios y aparatos, siempre buscó el máximo de fuerza y capacidad, con el mínimo de peso, de este hecho surge la rueda de rayos, conocida y utilizada ya por egipcios, asirios y romanos, en carros livianos o pesadas carrozas. Así leemos de las 900 carrozas del Rey Jakin de Canaan, de las 700 carrozas que David tomó al Rey de Siria, de las 1.000 del Rey de Tobar o de Salomón que más de especializarse en esposas, poseía 1.400 carrozas. Generalmente los carros de guerra, o las carrozas eran tirados por dos caballos asegurados con arnés y cuando se usaban cuatro caballos se enganchaban en un solo frente y no en tandem, como en vehículos de épocas posteriosres. Estos carros y carrozas eran usados, por romanos, egipcios, persas, griegos y asirios para la guerra, deportes, caza, etc....

CAMINOS

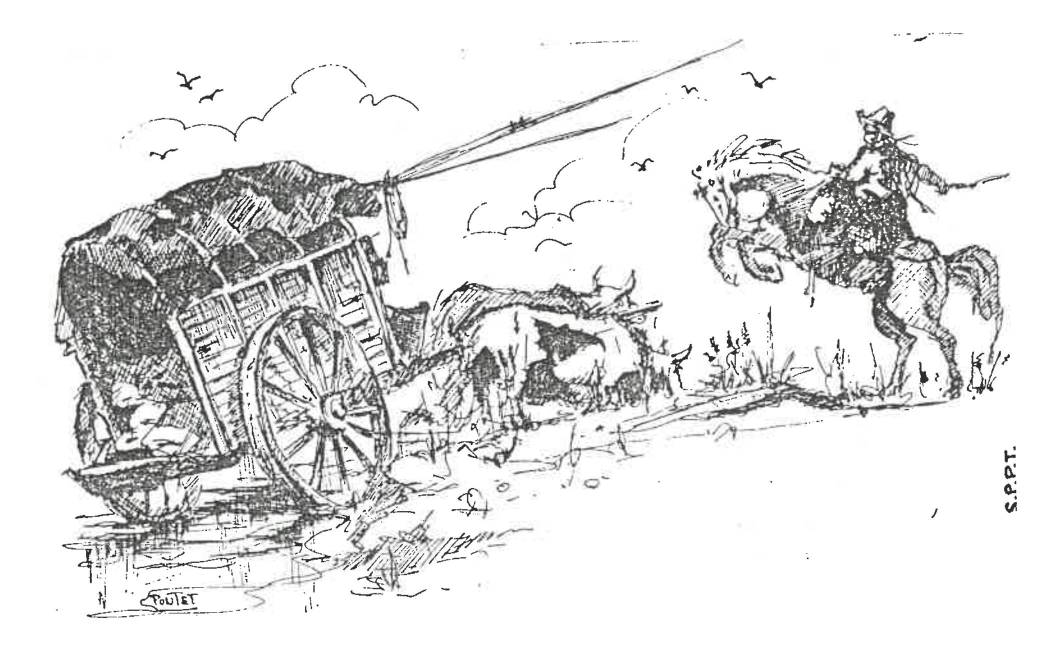
Con la declinación y caída del Imperio Romano, el empleo de carros y carrozas sufrió un serio contratiempo, debido al abandono de los caminos, el tercero de los elementos de nuestra trinidad del transporte, es decir, la vía permanente. Las primeras civilizaciones apreciaron con acierto la eficiencia del transporte, la seguridad y velocidad, sólo eran posible con buenos caminos. Así tenemos que los asirios, egipcios y romanos dedicaron la debida atención a la vía permanente, siendo especialmente los romanos tan famosos por sus carreteras como sus leyes.

En el renacimiento al final del siglo XV, se inició un importante intercambio entre países que atrajo la atención sobre la necesidad de los caminos y mejoras en los vehículos. A medida que se fueron mejorando los caminos se alivianaron los vehículos y siguiendo la evolución apareció el coche suspendido con correas y luego la introducción de elásticos de acero, allá por 1670, aproximadamente.

En los siglos XVII y XVIII se generalizó el servicio de pasajeros entre las ciudades más importantes de Europa y las diligencias y los coches de posta cumplían itinerarios fijos. Un ingeniero escocés John London Mac-Adam (1756-1836) cuyo nombre se dio al tipo de camino creado y todavía se usa en la actualidad, para las carreteras, consistente en un drenaje por debajo, piedra quebrada y una capa impermeable, impulsó el adelanto en la construcción de caminos que actualmente se superó con el hormigón y otros elementos en las super-carreteras.



bres de mayorales y cuarteadores que revivieron los poemas y la prosa de Fernán Silva Valdés, Montiel Ballesteros y tantos otros, o las postas de diligencias como "La Lata del Perdido", "Pulpería de Viera", "Rentería y Yáñez", que recordamos en las trasmísiones de las excursiones fonoeléctricas de AFE o las otras postas que sigue descubriendo para nuestra eterna ansia de conocimeintos el historiador minuano, Anibal Barrios Pintos.



FERROCARRILES

Ferrocarril o ferrovías, como la palabra lo indica, es el sistema de transporte caracterizado por el hecho que los vehículos corren sobre vías. Esta definición fue superada, ya que en recientes ensayos y pruebas especialmente en Japón y la República Federal de Alemania, hay trenes que circulan sobre ruedas de goma, suspendidos, o sobre colchones de aire, pero todavía se les llama ferrocarriles, por lo que los técnicos del idioma deberán corregir la definición actual.

LOS AUTOMOTRICES

En el año 1888, otro escocés Jhon Bony Dunlop, patentó la goma neumática y poco después en el año 1835 empezó seriamente el uso del motor de combustión interno con la base de nafta para desarrollar fuerza motriz.

Al perfeccionamiento de la máquina de combustión interna y al goma neumática de Dulop debemos el automóvil de hoy y la creación de una de las industrias mejor administradas y de una potencia económica fantástica.

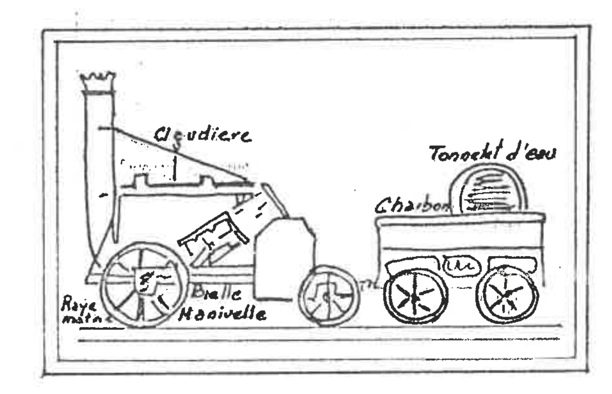
N EL URUGUAY

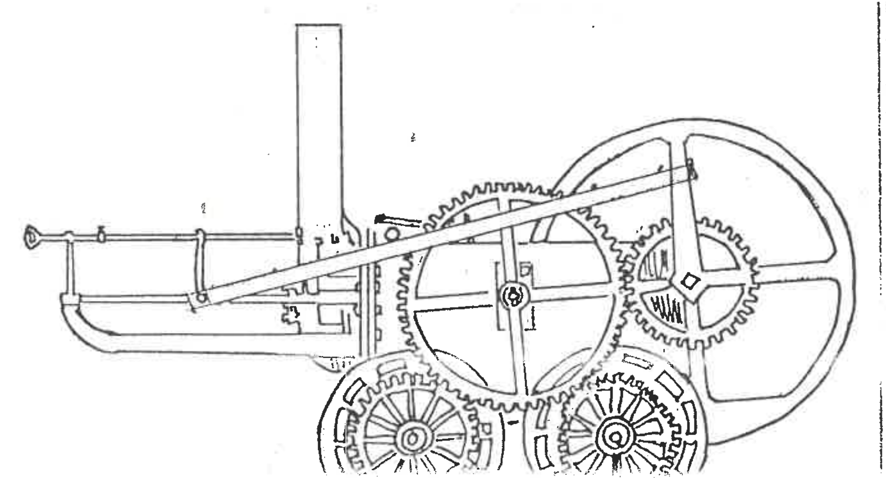
Lo que antecede es historia antigua y de otras partes del Mundo, en el Uruguay el transporte terrestre tuvo una evolución semejante pero con características locales. También nuestros aborígenes empezaron a pie, luego a caballo que utilizaron españoles, indios y gauchos, después la carretera y la diligencia, ambas inmortalizadas por el genio creador de José Belloni, para terminar en el ferrocarril y los automotores. El transporte en carretera se inició en el tiempo de los españoles, con su entrada hasta la plaza de las carretas, dentro del recinto amurallado, después fueron alejadas hasta la plaza Cagancha, Plaza de los Treinta y Tres Orientales, cercanías del Palacio Legislativo , luego la Unión, para finalmente ser desterradas en Montevideo.

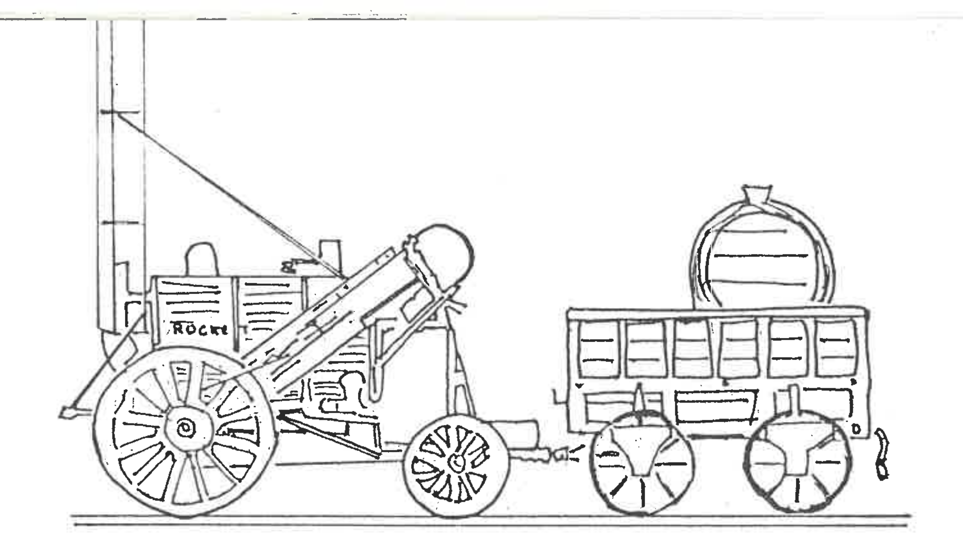
Las diligencias, al igual que en Europa y EE.UU., tenían recorridos fijos y postas, y desde "LA ROSA DEL MIGUELETE", que corría desde la actual esquina de 18 de Julio y Andes hasta el comercio de Liborio Matta a la orilla del Arroyo de los Migueletes, en el Paso Molino, hasta las que unían Montevideo con las distintas poblaciones del interior cumpliendo una función social de importancia y creando el espíritu de la nacionalidad, tan querido para los Orientales. Por ahí quedaron nom

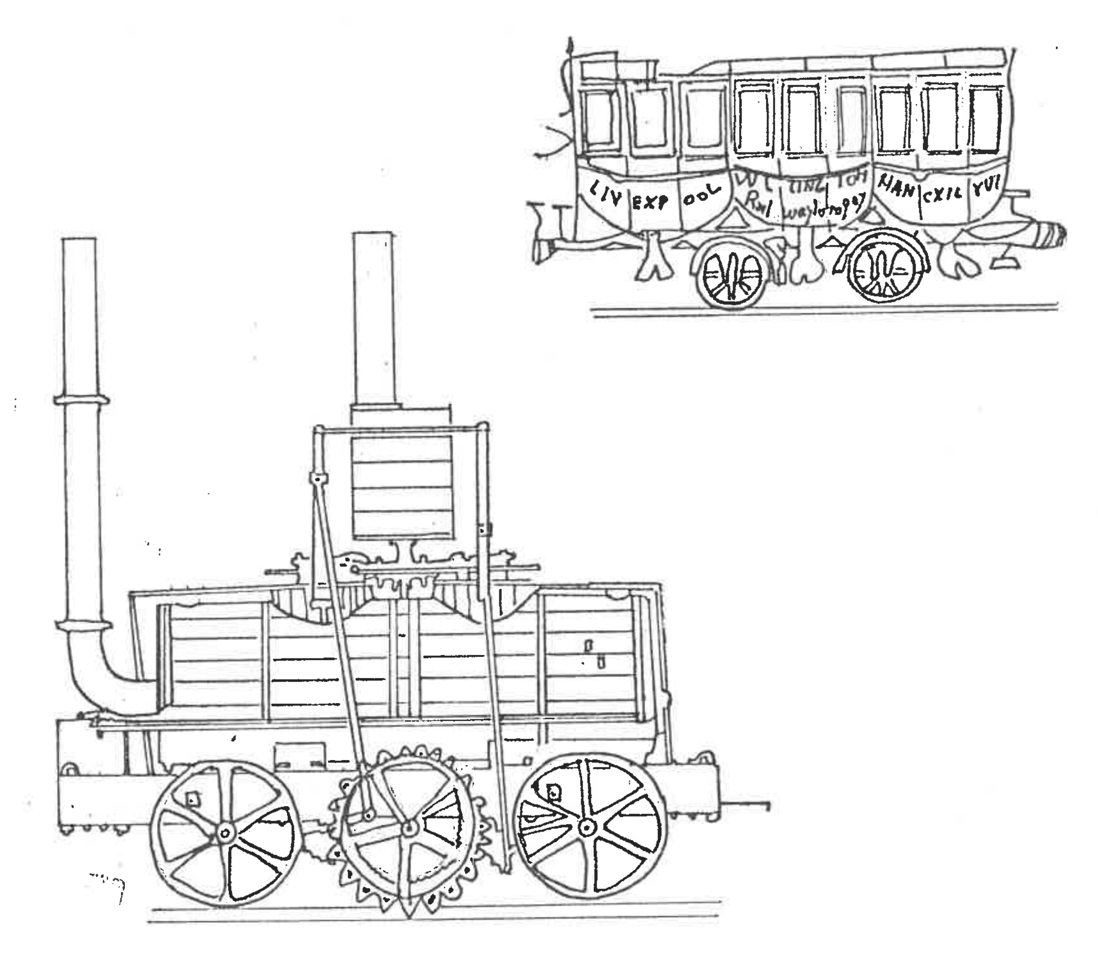
FERROCARRILES PRIMITIVOS

Con toda probabilidad al margen de las locomotoras a vapor, este sistema fue usado en Europa Central, ya en el siglo XII. En el siglo XVI se utilizaban caminos y desvíos para el cruce de vagones o chatas con carbón y otros minerales. A mediados del siglo XVII se empleaban en New castle (Inglaterra), para el transporte de los productos de las minas de carbón de piedra, grandes carros de cuatro ruedas tirados por caballos, que rodaban sobre dos líneas paralelas de madera tendidas sobre traviesas, desde las minas hasta las orillas del Río Tyne. El sistema se extendió rápidamente a los condados de Durham, Northumberland y otros lugares de Inglaterra. La falta de resistencia y poca duración de las líneas de madera, hicieron concebir la idea de reforzarlos en las curvas y pendientes con planchas de hierro, que luego se extendieron a todo el trayecto y se usaron por más de 60 años.









CARRILES, TRENES, JUEGOS DE RUEDA

Se suplantaron luego las planchas metálicas por hierro colado. Esta importante innovación se efectuó por los años 1738-39, pero no se adoptó ni generalizó rápidamente por la escasa resistencia del hierro colado.

En el año 1768 el ing. Williem REynold redujo el tamaño de los carros de transporte, por vehículos de menor tamaño que fueron acoplados unos a otros, naciendo así el tren. En cuanto a los carriles los hizo acanalados con un doble borde destinado a fijar y mantener las ruedas de los carros de vía, de aquí surgió el nombre de carriles (Railways) en inglés. El sistema no era del todo satisfactorio pues los carriles se llenaban de barro y desperdicios de materiales. En el año 1789, Mr. Johnson (para otros Jessop), en el camino de Longhborroughs, suplantó las carrileras acanaladas por las planas, ideando además el juego de ruedas, que todavía se usa, por el que éstas se ajustan y siguen el curso invariable de la vía férrea. Como puede apreciarse se suman los carriles, el tren y el juego de ruedas a los futuros ferrocarriles, Hasta 1811 todos los carriles utilizados en Inglaterra para el servicio de las mismas se construyen del mismo modo con la variación de hierro maleable, hecho posible por los adelantos alcanzados por entonces, en su fabricación. En realidad, aún sin emplearse, el riel y la propulsión a vapor, ya eran conocidos con anterioridad.

MAQUINISMO

La época del maquinismo se había iniciado con el invento de la aplicación del vapor ideada por Robinson en 1759, pero es recién en el año 1775 que James Watt, crea la primera máquina a vapor, de doble efecto, que no requería fuerzas ajenas sino que ella las producía. El invento se materializó después de 10 años de meditación, ensayos y trabajos incesantes. Ya en el año 1769 el Ing. francés José Cugnot había fracasado al intentar hacer caminar uno de aquellos armatostes, por la carretera. En el

año 1784, James Watt después de varios ensayos sin mayor resultado positivo, registró en Londres una patente de invención de su máquina.

En Estados Unidos de Norte América, Oliver Evans, en 1804 aterró a los habitantes de Filadelfia, haciendo un recorrido callejero de tres kilómetros sobre una ruidosa máquina a vapor.

LOCOMOTORAS

Existía un buen número de caminos de hierro, cuando los ingenieros Ricardo Trevithick y Andrés Vivián obtuvieron en 1802, el privilegio para hacer marchar carruajes con tracción a vapor, sobre carriles de hierro pero recién dos años después, en 1804, aparece la primera locomotora a vapor por sobre carriles. El ensayo se hizo en el "Merthyrtdwill" (ferrocarril-minero de Penydarran), en el país de Gales. La máquina remolcaba sólo 10 toneladas de peso a muy escasa velocidad. Los ingenieros temían que la superficie y que las ruedas accionadas por el vapor girasen sin encontrar el apoyo suficiente para avanzar. Se llegó a utilizar en la mina de carbón de Middleton, una locomotora a cremallera. Recién en 1814 se abandona la falsa idea de que las ruedas resbalarían sobre los carriles y así se avanza un nuevo y gran paso en el sistema. Desde esta fecha, que llamaremos primer período empezaron los discutidos y negados ferrocarriles a prestar algún servicio multiplicándose y transportando a tiro de caballo carbón y mercadería.

FERROCARRIL A VAPOR

En 1813 apareció el famoso "Puffing Billy" (Guillermo Bufador o Guillermito el resoplón), que transportaba el carbón desde las minas de New castle. Sostienen algunos historiadores (no conocemos documentación), que en 1814 George Stephenson, probó una locomotora con ocho vagones que desarrollaba una velocidad de unos siete kilómetros

PRIMER FERROCARRIL

Fue en 1825 que después de años de pacientes trabajos, modificaciones y adaptaciones de índole variada, corre el primer ferrocarril, propíamente dicho. El día 31 de agosto, la máquina "Locomotion N°1" diseñada y conducida por George Stephenson, en viaje de prueba, recorrió la distancia entre Darlington y Stockton (unos 90 kilómetros) arrastrando un tren de 90 toneladas de peso bruto, alcanzando una velocidad de hasta 27 kilómetros. El 27 de setiembre se repite el ensayo y el 10 de octubre de 1825 empieza oficialmente la corrida de un tren diario. Se mantienen con poca diferencia las construcciones ferroviarias hasta que en 1829 se opera en ellos una completa revolución que abrió en definitiva el futuro del ferrocarril, que mantuvo sus características hasta la primera mitad de este siglo.

CALDERAS TUBULARES

La gloria del invento pertenece al ingeniero francés Marc Seguin, por entonces Director del Ferrocarril Saint Etienne (Francia), pero es el genio inquieto de George Stephenson quien aplicó por primera vez las calderas tubulares a las locomotoras, y las colocó en forma horizontal. Esto permitió s las máquinas desarrollar velocidades superiores a los 60 kilómetros. En el año 1830 Stephenson, aplica el invento a las locomotoras que se emplean por primera vez en el transporte de pasajeros entre Liverpool y Manchester, utilizando la locomotora "El Volador". En 1832 se colocó la piedra fundamental del ferrocarril Londres - Birmingham y en 1834 el primer ministro Robert Peel expresaba "es indispensable establecer las comunicaciones a vapor, de uno a otro extremo del reino, si es que la Gran Bretaña quiere mantener su rango y reputación en el mundo.

LOS FERROCARRILES EN EUROPA

Desde Inglaterra, el ferrocarril impone su marcha de progreso a todo el mundo. En 1827 a Francia con el ferrocarril a Saint Etienne, todavía con tracción a sangre, 1835 Bélgica "Bruselas Malinas" remolcado por la locomotora "Stephenson", en Alemania también en 1835 (Nuremberg - Furtl) contando con el apoyo de Federico List (creador de la unidad económica alemana), del Canciller Bismarck y del Mariscal Helmuth von Moltke.Digamos aquí, al pasar, que corresponde a los alemanes el mérito de haber inventado la primera locomotora eléctrica del mundo en el año 1879. así como la aplicación del poderoso motor Diesel, haciendo posible el surgimiento de los ferrocarriles modernos. En Italia y Holanda, los ferrocarriles aparecen en 1839, en Dinamarca en 1847,España y Suiza en 1848, Noruega en 1854, Portugal y Suecia en 1856, Finlandia en 1862 y Turquía en 1875.

FERROCARRILES EN AMERICA

En Estados Unidos los ferrocarriles se inauguraron casi en la misma época que en Inglaterra y Francia, completándose su auge con la " Ley de Heredades" del Presidente Abraham Lincoln. En 1830, cerca de Baltimore,ya tenemos una carrera entre la locomotora "Tom Thumb" y un caballo.El 10 de mayo de 1869 se unen las vías del "Unión Pacific" y el "Central Pacific", en Promontoy, estado de Utah. El ferrocarril había cruzado un continente, y unido el Atlántico con el Pacífico. En el año 1850, se inauguró el ferrocarril en Canadá, completándose este acontecimiento en 1886, con el Transcontinental Canadiense. Primero Chile en 1851, después Brasil en 1854 luego Argentina en 1857, inician sus ferrocarriles y la famosa locomotora "La Porteña" actual pieza de museo, llegó a Buenos Aires, desde la Guerra de Crimea" con cicatrices oxidadas en el pecho y una filosofía de hierros viejos que reclamaban distancias" y como decía la Legislatura, para que la unidad territorial fuera un hecho, son necesarios los "Caminos de Hierro". Luego Paraguay en 1859, y siguen los demás países de América inaugurando

sus ferrocarriles. Y en NUESTRO URUGUAY empiezan las inquietudes por el año 1860, pero ésto los veremos más adelante.

UN SUEÑO A REALIZARSE

En esta América India hecha de distancias casi ilimitadas,con paisajes de ensueño que todavía espera concretar los sueños de unidad de Francisco Miranda, Simón Bolívar y nuestro "Proctetor de los Pueblos Libres" Gral. José Artigas, aparece el ferrocarril trasandino chileno cruzando los Andes, y corre desde Arica a La Paz(Bolivia), más al Sur une a Chile con Bolivia en Antofagasta y desciende por Tucumán y Rosario para llegar a Buenos Aires, o la otra línea chileno-argentina, que une a Santiago, Valparaíso con Mendoza, Buenos Aires. Y si en el futuro pudiéramos concretar el sueño dorado con un ferrocarril que corra desde la bahía canadiense de Hudson hasta Buenos Aires uniendo América del Norte, Central y del Sur. Si ya corre el Transiberiano de casi 3.200 kilómetros de Longitud, uniendo Cádiz (España), con la punta extrema del continente asiático, ¿por qué no esperar la unión de las Américas por el ferrocarril?.

FERROCARRILES EN EL URUGUAY

PROYECTOS: en el año 1860, tal vez impulsados por las noticias que llegaban de Europa y los Estados Unidos de Norte América destacando los notables progresos que en materia de transporte rápido ofrecían los ferrocarriles y como un eco de reciénte inauguración en Argentina algunos hombres de empresa como el inglés John Halton Biuggeln (que residía en el país desde 1828) y el francés Eugenio Penot (que después en 1873 fue director de Obras Públicas) presentaron al gobierno uruguayo,sendos proyectos de construcción de caminos de hierro.

Estos fueron estudiados con poco entusiasmo y luego desechados, pues según los gobernantes de la época el país no soportaba las garantías que se solicitaban para hecer las obras. Por otra parte, la carreta,

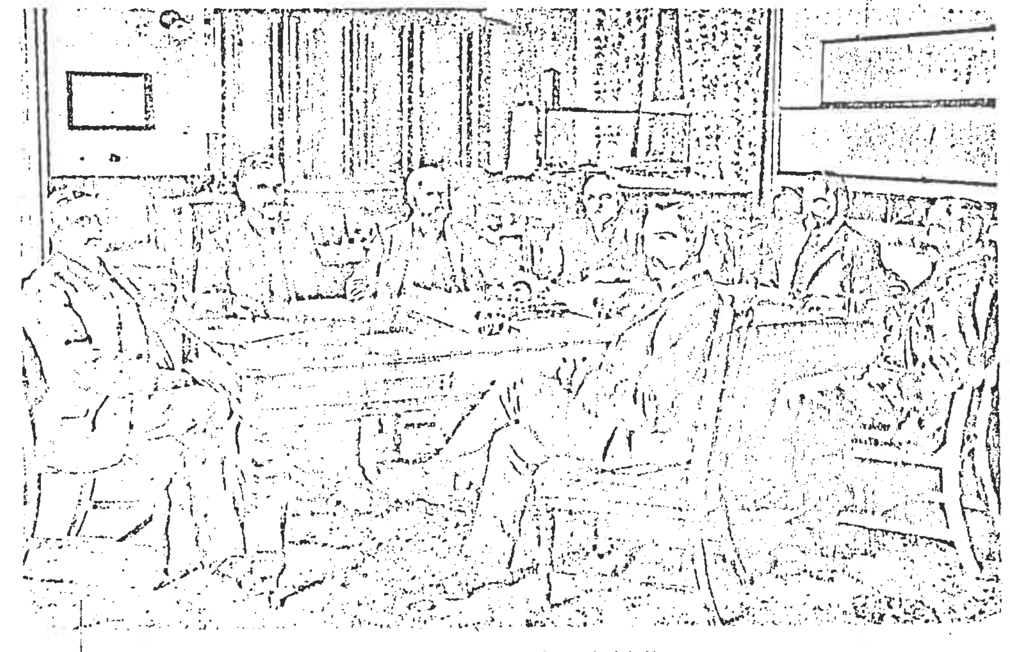
el caballo y la diligencia, según otros entendían, eran insuperables medios de transporte y los ferrocarriles todavía desconocidos en la República, se pensaba que no podrían superar ni siquiera igualar a los medios de transporte mencionados.

Concretamente las propuestas presentadas eran las siguientes: Biuggeln establecía las construcción de una línea dentro de Montevideo con arranque en la Plaza Artola (hoy de los Treinta y Tres),y con terminal en la Unión en la Plaza 20 de Febrero que era "plaza de carretas" y por lo tanto punto de concentración de frutos del país. La idea de Biuggeln era transportar las cargas desde la Unión, haciendo allí un mercado de productos y límite de las carretas, que por entonces llegaban hasta la altura de las calles 18 de Julio y Minas.El estado de la calle 8 de Octubre era lamentable con sus pantanos famosos por lo que el proyecto financieramente parecía bueno.Pedía el proponente el 10% de garantía sobre el capital y dos años para construir la línea. La propuesta de Penot ubicaba el camino de hierro entre la Aguada y el Paso del Molino, lugar de concentración de carretas.

PRIMERA CONCESION

Pasaron cinco años antes que se presentaran otras iniciativas, hasta que a principios de 1865, un ciudadano español, don Senén María Rodríguez, caracterizado por sus singulares energías y sorprendente capacidad en el mundo de los negocios, se presentó al gobierno del Gral. Venancio Flores, solicitando la concesión para construir una línea férrea entre Montevideo y Durazno (205 Kms.), con escalas en Canelones y Florida. Este proyecto fue muy bien recibido, pues además de la importancia de su trazado, dejaba de lado los balbuceos de los presentados en el año 1860. La concesión fue concedida en octubre de 1866, pero ya previamente el espíritu inquieto de Senén María Rodríguez había constituído una empresa para reunir capitales.

Con el impulso generoso del ideólogo de los caminos de hierro en el Uruguay, se fundó el 10 de mayo de 1866 el "Ferrocarril Central del Uruguay", compañia netamente oriental, con capitales nacionales. Senén María Rodríguez interesó a gran cantidad de personas de arraigo y se constituyó el Directorio.



Jefes del Directorio del Ferrocarril Central del Uruguay

DIRECTORIO DE FUNDADORES

Daniel Zorrilla, Antonio M. Márquez, Tomás Tomkimson, Jaime Cibils, Juan Miguel Martínez, Juan Baustista Capurro, Juan D. Jackson, Joaquín B. Belgrano, Juan Proudffot, Juan McColl. Administrador:Senén Rodríguez.

DETALLES DE LA CONCESION

Las cláusulas principales de la concesión eran las siguientes: la línea de 205 kms. de longitud tendría su arranque en la Plaza Artola, u otro punto importante de Montevideo, y siguiendo hasta la la Unión, cruzaría a Las Piedras, Canelones, Santa Lucía, Florida, para llegar a Durazno.

El capital sería de $ 6.580.000 dividido en 28.000 acciones de $ 235.00 c/u, pagaderas $ 20.00 en el momento de ser registradas y el resto en cuotas mensuales de $ 5.00. El Directorio se compondría de 11 miembros y el primero cumpliría su gestión hasta después de un año de de la apertura total de la línea hasta Durazno. Otras cláusulas, especialmente la que se refería a las excesivas remuneraciones a los Directores, merecieron la repulsa periodística y pública, por lo que fue necesario reverlas. El Estado suscribió 2.000 acciones que nunca fueron pagas.

INICIACION DE OBRAS

El 25 de abril de 1867, el Gral. Venancio Flores, en forma simbólica, dio los azadonazos de rigor unos 450 metros más al norte del Arroyo Miguelete, en el Paso del Molino, asistiendo al acto autoridades, Directorio, una compañía de infantería y numeroso público, si tenemos en cuenta la época. Por entonces se confirmó en el cargo de administrador al español Senén María Rodríguez, concesionario original; se designó al ingeniero de la Compañía al joven inglés Jean Claude Ronson, el contratista de la construcción era el americano R. Pearler, el Sr. Humpherey Chamberlain era superintendente de Locomotoras de la novel empresa y el Sr. Henry Sharpe, contador.

INAUGURACION

El 1° de enero de 1869 (luego de algunas pruebas), con la presencia del presidente de la República, Gral. Lorenzo Batlle y autoridades,

se inauguró oficialmente el primer ferrocarril, en el Uruguay, entre Bella Vista y Las Piedras, villa ésta del Depto. de Canelones, de escasa importancia en la época. La terminal en Montevideo estaba a unos 350 metros del actual emplazamiento de la Estación Dr. Lorenzo Carnelli, a la altura de las calles Uruguayana y José Nasazzi y los rieles seguían por la calle de "La Uruguayana" hasta cerca de la Estación Yatay.

La única Estación intermedia era Colón que por unos meses llevó el nombre de "Pantanoso".

CRISIS ECONOMICA

Pasada la novelería de los primeros días, el tráfico de pasajeros que era el más importante, fue decanyendo y las cargas sólo aportaron,en el primer año de explotación, la suma de 196.00 pesos.Los Directores comprendieron que sin la prolongación de la líneas y un considerable aumento de capitales, nunca se llegaría al éxito, aunque para fomentar el tráfico se establecieron hasta 15 trenes diarios.

Con todo, se intentó un esfuerzo y se empezaron las obras de prolongación más allá de Las Piedras pero fue necesario suspenderlas por falta de fondos. En el año 1870 se inició la Revolución de Timoteo Aparicio y la situación empeoró por retraimiento del tráfico de pasajeros y carga.

EMPRESTITOS

El Directorio del Ferrocarril Central del Uruguay en reunión del 18 de octubre de 1870 resolvió enviar al Sr. Senén María Rodríguez a Londres para obtener un empréstito que permitiera prolongar las líneas desde Las Piedras hacia el interior y por el otro lado acercarlas al centro de la ciudad, ya que para llegar a Bella Vista era necesario tomar un carruaje desde 18 de Julio y Andes, donde estaba instalada una boletería o de lo contrario hacer el trayecto en un vaporcito que partía desde un muelle ubicado a la altura de la calle Misiones.



SENEN MA. RODRIGUEZ

Para obtener el empréstito se dispuso la opción de vender a "la par" las acciones de la compañia con la garantía del gobierno del 7%, o bien hipotecar la línea ya construida. El señor Rodríguez partió para Inglaterra a fines del año 1870 y durante su ausencia ocupó el cargo el gerente Sr. Henry Sharpe.

Don Senén María Rodríguez firmó en Londres un convenio con la firma Waring Brothers, el 6 de abril de 1871, para la extensión de la línea hasta la margen norte del Río Santa Lucía,en Juan Chazot (25 de Agosto), la construcción de los talleres en Bella Vista, y la prolongación de las vías

hasta la ciudad de Montevideo, ya que Bella Vista por entonces era un descampado. Intervinieron como depositarios en este convenio los Sres.George W. Drabble, Lord Henry Gordon Lennox y Loftus Fitz Wygram.El capital necesario para estas construcciones se obtuvo mediante cédulas emitidas hasta el valor de 300.000 pesos al 7% las que fueron entregadas por los depositarios.

CONSTRUCCIONES

En el año 1871, el rellenamiento de la calle Río Negro fue terminado y la línea extendida hasta la ciudad. Se habilitó la Estación en un local arrendado al Sr. Felipe Vítora en la calles Río Negro y "Orillas del Plata" (Galicia) y el 15 de julio de 1871 los trenes empezaron a correr desde ese lugar. En el mismo año se edificaron las Estaciones Yatay en Independencia (La Paz), se continuó trabajando en la línea férrea, más allá de Las Piedras y se inició la construcción de los talleres de Bella Vista.

THE CENTRAL URUGUAY RAILWAY LTD.

Todos loa esfuerzos y la tenacidad empeñosa del Sr. Senén María Rodríguez y el grupo de uruguayos que lo acompañaban para dar vía libre hacia el éxito económico del Ferrocarril Central del Uruguay, como empresa netamente oriental, fracasaron.

Fueron factores preponderantes de este fracaso: a)falta de personal idóneo para manejar el complejo funcionamiento de la empresa ferrocarrilera; b)falta de capital; c)escasa población del interior; y d)dificultades par el acceso de la producción a las Estaciones.Todo esto daba como resultado un exiguo movimiento de cargas y pasajeros sucediéndose en forma alarmante el déficit.

Los hechos señalados se tradujeron en el deseo de los accionistas uruguayos de enajenar la empresa y después de laboriosas gestiones, en Lon

dres se formalizó la venta del "FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY", a una empresa inglesa, surgida simultáneamente con el nombre de "CENTRAL URUGUAY RAILWAY LTDA." La operación se inició en octubre de 1876, se concretó el 13 de diciembre, fue aprobada por nuestro gobierno el 27-2-1877 y desde el 1-1-1878, tomó nuestra principal empresa ferrocarrilera el nombre de "CENTRAL URUGUAY RAILWAY LTDA." (CUR).

EL FERROCARRIL SE EXTIENDE

Con la base de las líneas existentes en el momento de formalización de la venta a los capitales ingleses, en el año 1876, Central a Durazno y la "Concesión a Higueritas" (Nueva Palmira) que existía entre 25 de Agosto y San José, los ferrocarriles se extienden en nuestro país, alcanzando en distintas etapas y con nombres diversos, de las empresas los capitales de todas las juridicciones territoriales en que actualmente se divide la República. El trazado primitivo Montevideo-Las Piedras(1869), Las Piedras-25 de Agosto(1872), 25 de Agosto-Durazno(1874), 25 de Agosto-SAn José(1876), ya existentes, siguen otros tramos en el "Central URuguay Railway Ltd.", y como en todo el mundo aparecen empresas similares.

OTROS FERROCARRILES

1870-1889.-El 4 de mayo de 1870 se otorgó la concesión para construir el Ferrocarril de Cordón a Pando - Maldonado - San Carlos y Rocha al Sr. Adolfo Vaillants, traspasado em 1872 al Sr. Bernardo Dupuy(hijo), iniciándosr la obra en 1873 llegando hasta Maroñas en 1877. La empresa se asoció con el Sr. Ralph Pearler (ingeniero norteamericano) y en abril de 1878 la Empresa pasa a los Sres. José M. Baena y Julián Rosende.- El 1°de setiembre de 1878 se inauguró el tramo de vía Cordón a Maroñas, recurriéndose al gobernador Gral. Latorre por una subvención, la que les fue concedida para proseguir la construcción.

1889 - ARRIENDO AL FERROCARRIL CENTRAL DEL FERROCARRIL NORDESTE DEL URUGUAY

Fue arrendada al Ferrocarril el 1°de julio de 1889, por 94 años, en el interin pasó a propiedad del Ferrocarril Central del Uruguay.

En 1938 se clausura la extensión Cordón a Manga, realizándose el tráfico desde Manga por las vías del Ferrocarril Central a la Estación Bella Vista y Central.

1874-76 - FERROCARRIL A HIGUERITAS (HOY NUEVA PALMIRA)

Otra Empresa construyó una línea ferroviaria llamada "Ferrocarril a Higueritas" que partiá de 25 de Agosto y llegó hasta San José, ramal que se inauguró en 1876.

En 1886 el Ferrocarril Central empalmó con su red en 25 de Agosto , antes Juan Chazot y pasó a ser propiedad de este último.

1874-90 - FERRUCARRIL MIDLAND NORESTE Y NORTE DEL URUGUAY

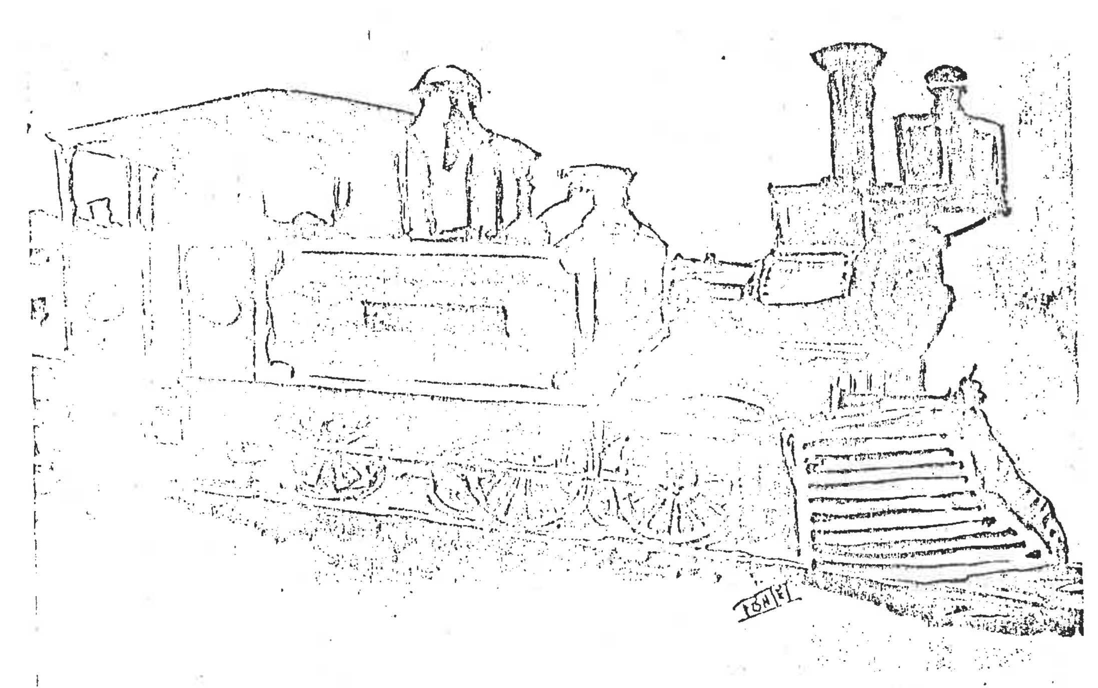
Se construyó el tramo del ramal noroeste partiendo de Salto a Itapebí donde llegó y se inauguró el 22 de julio de 1874, llegó a Jacuy(hoy Parada María) en el año 1876 y a Cuareim el 20 de abril de 1887.

SEGUNDA ETAPA: FERROCARRIL MIDLAND

15-8-1889: Se inaugura el tramo de Paso de los Toros a Merinos(Paso de los Toros, más adelante Canning).

17-4-1890: De Merinos a Paysandú

17-11-1890: De Paysandú a SAlto emplamando con el Ferrocarril Noroeste y Norte del Uruguay.



Locomotora Santa Lucía 1878. Montevideo a Santa Lucía, Matadero de la Barra

TRASPASO

En 1880 la Empresa fue traspasada a una Sociedad Anónima formada por los Sres. J.M.Mac Clastre, Ruperto Butler, Camilo Guani y F.L.Humpherys, llegando a Pando en el año 1882.Esta Empresa se denominó "FERROCARRIL URUGUAYO DEL ESTE" y fue traspasada a una compañia inglesa fundada en Londres en 1882, tomando el nombre de "Ferrocarril Nordeste del Uruguay", la línea llegó a Minas el 6 de enero de 1889 siendo inaugurada por el señor presidente de la República, Gral. Don Máximo Tajes.

TERCERA ETAPA: FERROCARRIL NORTE DEL URUGUAY

17-9-1890: Se inaugura el tramo de Cabellos a Cuaró(Cabellos,actual Baltasar Brum).

17-4-1891: De cuaró a Artigas (antes San Eugenio).

1884-1910: Ferrocarril Uruguayo del Este. Con fecha 15 de Setiembre de 1884 se otorgó la concesión a Don Juan Oldham para construir el ramal de Pando a Laguna Merín pasando por Maldonado,San Carlos y Rocha.Esta concesión caducó el 1°de julio de 1888 y fue concedida a los señores Carril y Roldón, haciéndola extensiva hasta Punta del Este. Sim embargo, el tramo Maldonado - Punta del Este, fue construído por los ferrocarriles y tranvías del Estado en los años 1929-30,inaugurándose el 1°de enero de 1930. Esta concesión fue traspasada a Don Alfredo Prevín el 20-5-1889.El 21-5-1895 se inauguró el tramo Empalme Olmos(hoy Sudriers), hasta La Sierra y el 15 de diciembre de 1910 llegó a Maldonado.

1887-91:Línea Toledo a Nico Pérez.Se acordó la concesión al Sr.Eduardo Cooper el 20 de agosto de 1887 para la construcción de la línea hasta Nico Pérez pasando en arriendo al Ferrocarril Central en mayo de 1889, quien terminó la construcción.

19-9-1890: Se inaugura el tramo Toledo - San Ramón.

23-4-1891: De San Ramón a Reboledo.

5-9-1891: De Mansavillagra a Nico Pérez,Estación final de la red durante 25 años.

1900:Línea Trocha Angosta, Puerto del Sauce a San Juan. Concesión acordada al Sr. Juan B. Médice de Buenos Aires (Argentina),42 Kms. para el transporte de arena,piedra y cereales.Pasó a poder del Estado el 5 de octubre de 1933 (fue clausurada en el año 1953).

1906-1911: Extensión Ferrocarril Central a Melo y Treinta y Tres.El 3 de abril de 1906 por contrato del Estado con el Ferrocarril Central, se construye el ramal a Melo y Treinta y Tres empalme en Nico Pérez.

15-5-1908: Se inauguró el tramo Nico Pérez a Cerro Chato.

15-8-1909: De Cerro Chato a Melo.

1-10-1910: De Nico Pérez a Retamosa.

1907-1914: Ferrocarril de Piriápolis. Trocha 0.75 mts.El 21 de diciembre de 1907 fue construida por Don Francisco Piria entre Puerto de Piriápolis y la falda sureste del Cerro Pan de Azúcar (10 kms.). Fue autorizada su prolongación hasta la Estación Pan de Azúcar el 21 de julio de 1913, terminando en 1914 (14 kms.), pasando al Estado en 1946, realizaba combinación con los ferrocarriles y Tranvías del Estado en Pan de Azúcar.

Fue clausurado en octubre de 1958 durante la presidencia del Directorio de AFE del Gral. Oscar D. Gestido.

1909-1914: Ferrocarril Durazno - Trinida.El 15-7-1909 se otorgó la concesión al Ferrocarril del Interior, llamado "The Pan American Transcontinental Railway Company", que además construiría la vía Colonia - San Luis.

En 1911 empieza la línea a Durazno construyendo solamente 47 Kilómetros, cuando se hizo cargo el Estado por Ley del 28 de diciembre de 1914, llegando hasta Trinidad (no se construyó la línea Colonia a San Luis).

1910-1917: Ramal Puerto de La Paloma a Rocha - Treinta y Tres. Por Ley del 7 de abril de 1910 se autorizó la construcción a los concesionarios Sres Caprario y Cía. del Ferrocarril de Puerto de La Paloma a Treinta y Tres pasando por Rocha y Lazcano. Empezó en La Paloma y llegó solamente hasta Rocha el 1° de abril de 1917 y fue adquirido por el Estado el 30-1-1919.

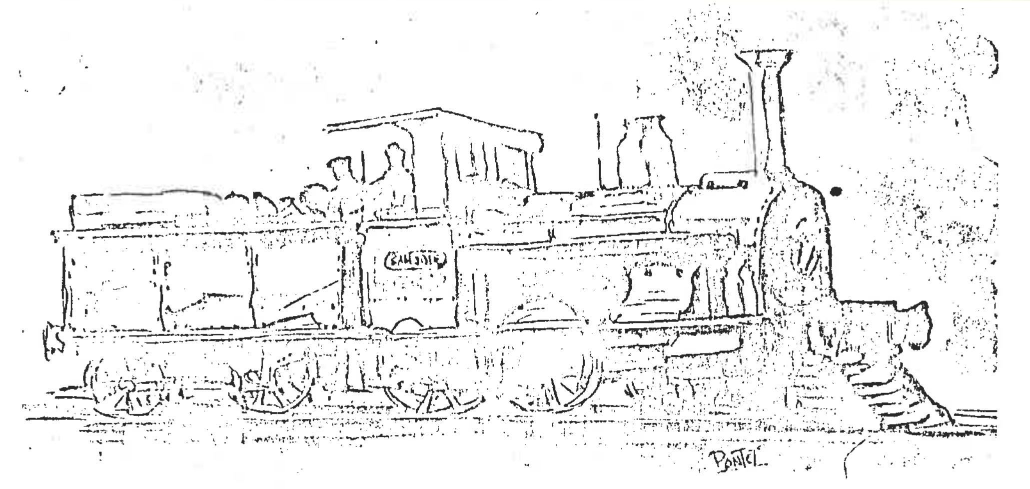
1910: Ramal Verdún al Puma (fuente Salus).

1911: Ramal Ferrocarril Midland - Algorta - Fray Bentos.

1915: Tres Arboles a Piedra Sola.

1915: Puente Internacional Río Cuareim. Empalme con Estación Cuareim, pasando al Estado conjuntamente con la compra de los Ferrocarriles británicos (ley N°11.205 del 30-12-1948).

1918: Empalme Tablada pasa a propiedad de los Ferrocarriles del Estado (AFE) en 1948.



Locomotora a San José del año 1874

1919-1928:Rocha a San Carlos.El 30 de enero de 1919 la División Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas llamó a licitación para la construcción del ramal que uniera Rocha con Maldonado, trabajo adjudicado a la Empresa Emilio Berlan y Cía..Se iniciaron los trabajos el 10 de marzo de 1921 desde el Km. 144 (San Carlos), habilitándose el primer tramo el 16 de mayo de 1927 hasta Garzón. El 14 de enero de 1928 entre Garzón y Rocha, iniciándose los servicios el 15 de enero de 1928 empalmando en Rocha, con La Paloma.

1926-1939: Ferrocarril Florida al Km. 329(sobre el Río Negro),por ley del 9 de noviembre de 1926 el Consejo Nacional de Administración autorizó la construcción del ramal Florida Km. 329, a la Compañia de Obras Públicas,más adelante llamada Compañia Franco - Uruguaya,la que sólo construyó 82 Kms.de vía, rescindiendo el contrato continuándose por Administración.

El 28 de mayo de 1933 se inauguró el tramo desde Florida hasta el km. 89, Estación "Chilcas", y poco después "Montecoral", llegando a Sarandí del Yí el 23 de noviembre de 1934, el 3 de diciembre de 1939 a Blanquillo, con la presencia del señor presidente de la República Gral.Arq.Don Alfredo Baldomir.

El 18 de marzo de 1950 llega al Km. 296, siendo inaugurado el tramo por el presidente de la República Sr. Luis Batlle Berres, terminando en el Km. 329 Picada de Las Piedras, en noviembre de 1954, construyéndose los pi-

lares para el puente sobre el Río Negro, pero no continuó. Obra paralizada hasta ahora.

1928-1936: Ferrocarril Treinta y Tres a Río Branco. El 19 de octubre de 1928 se autorizó la construcción Treinta y Tres - Río Branco, la que empalmaría con las vías de la Viacao Ferres do Río Grande do Sul en Yaguarón por intermedio del Puente Mauá, sobre el cual existen 4 rieles, para circular el Ferrocarril Central sobre trocha de 1,435 y la Viacao de 1.00 metro.

Esta obra fue contratada por el Ing. Eduardo García de Zúñiga,por la Dirección de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, siendo concesionaria la Compañia Anglo Stock, inaugurándose el 28 de abril de 1936.

NOTA: Pertenecían al Estado las siguientes líneas:Desde Estación Ing. Víctor Sudriers a Punta del Este, Rocha y La Paloma.Durazno a Trinidad.Treinta y Tres a Río Branco(Puente Mauá).Pan de Azúcar a Piriápolis (trocha angosta), Puerto del SAuce a San Juan (trocha angosta),Florida a Km.329 Picada de Las Piedras sobre el Río Negro.

Estas líneas eran administradas por la Administración de los ferrocarriles y Tranvías del Estado, creada durante el gobierno del Sr. José Batlle y Ordoñez, el 4 de enero de 1915. Se fusionaron al comprarse los Ferrocarriles Ingleses y crearse la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), (ley 11.859 del 19-9-1952).

OTRAS FECHAS DE INAUGURACION DE LOS FERROCARRILES EN EL URUGUAY

1876: Salto - Yacuy (Parada María).
1882: Cordón a Pando
1887: Durazno - Paso de los Toros.
1887: Yacuy (Parada María) a Cuareim.
1889: Pando a Minas
1890: Sayago a Manga
1890: Paso de los Toros (Canning) a Paysandú y Salto.
1891: Paso de los Toros a Tacuarembó

1891: Cabellos (Baltasar Brum) a Artigas.
1891: San Ramón a Nico Pérez.
1892: Tacuarembó a Rivera.
1895: Empalme Olmos (Ing. Víctor Sudriers) a La Sierra.
1899: San José a Mal Abrigo.
1900: Puerto del Sauce a Puntas de San Juan (trocha angosta).
1901: Rosario a Colonia.
1902: Mal Abrigo a Mercedes.
1908: Nico Pérez a Cerro Chato.
1909: Cerro Chato a Melo.
1910: Nico Pérez a Retamosa.
1910: Verdún a Puma (Puente Salus).
1910: San Carlos (Km.144) a Maldonado.
1911: Retamosa a Treinta y Tres.
1911: Algorta a Fray Bentos.
1913: Rivera a Frontera Rivera (Empalme con Brasil V.F.R.G.S.).
1913: Tres Arboles - Piedra Sola.
1914: Pan de Azúcar a Piriápolis (trencito de Piria).
1914: Durazno - Trinidad.
1915: Puente Internacional Río Cuareim (Empalme Cuareim).
1917: San Carlos - Rocha.
1918: Empalme Tablada (4 Kms. Sayago a Tablada).
1928: San Carlos a Rocha.
1930: Maldonado - Punta del Este.
1934: Florida a SArandí del Yi.
1936: Treinta y Tres a Río Branco.
1939: Sarandí del Yi - Blanquillo.
1950: Blanquillo a Km. 296.
1954: Km. 296 a Km. 329 (línea Blanquillo).

LEY DE TRAZADO DE FERROCARRILES (1884)

Por su importancia, por las expresiones que mereció a destacados hombres de la época, transcribimos detalles fundamentales y opiniones sobre la ley del título.

Es aprobada el 27 de agosto de 1884. Su base técnica es el trazado realizado en 1873 por una comisión integrada por los Ingenieros Antonio Montero,Carlos Honoré,Eugenio Penot,Carlos Olascuaga,Emilio Dupret y Alberto Capurro. Está inspirada en la Legislación de Ferrocarriles Españoles.

ESTABLECE SEIS LINEAS

Ferrocarril del Uruguay desde Montevideo a Rivera, F.O.de Montevideo a Colonia, F.C. del oeste del 25 de Agosto a Carmelo y Nueva Palmira, F.C. Nordeste de Montevideo a Artigas (villa), F.C. Uruguayo del Este de Montevideo a la Laguna Merim y F.C. del Salto a Santa Rosa.

Este trazado establece el sistema radial: todas las líneas convergen en Montevideo,sea por el establecimiento del punto de partida en la capital o porque estarán obligadas,de hecho,a empalmar con la línea del Central.

El F.C. de SAlto a Santa Rosa,aparentemente fuera del sistema radial, lo integrará cuando el "Midland Uruguay Railway" una Paso de los Toros, sobre la línea del Central, con Salto.

El trazado reconocía simplemente el hecho de una ciudad - puerto dominante.

COINCIDENCIAS: Más que a Montevideo se ve al Puerto.El debate en el Senado no es largo, no hay grandes discrepancias, el miembro informante es Juan Alberto Capurro. Hay una opinión coincidente en los Senadores de la necesidad del ferrocarril.El Senador Agustín de Castro expresó:"No se me ocurre más que un pensamiento... que es mi deseo:ferrocarriles a todo trance.Aunque se comprometa al país,no tengo miedo que se hagan los ferrocarriles".

Al fin de siglo sólo el 45% estaba en explotación de la red que establece.

A FIN DE SIGLO A. MAGDALENA, DIRECTOR DE LA OFICINA DE CONTROL DE FERROCARRILES, ESCRIBIO:"De las líneas concedidas que deben formar la red ferroviaria general establecida en la Leyes de Agosto de 1884 y Noviembre de 1889 sólo el 45% estaba en explotación"."No tuvimos como se ve todos los ferrocarriles, pero no caben dudas que los hicieron a todo trance".

TRAZADO

En cuanto al trazado conviene recoger algunos juicios Juan A. Capurro indica: "el trazado señala solamente los puntos intermedios por donde deben pasar las diferentes líneas.Después vienen los detalles de ese trazado". Y agrega: "es un trazado hasta cierto punto ideal en sus puntos intermedios, no así en sus mojones de fija desde ya el Cuerpo Legislativo, tomando al efecto algunos pueblos".

INTERVENCION EN TARIFAS

En cuanto al derecho del Estado a intervenir en las tarifas es de señalar una opinión que contrasta con las ideas de ultraliberalismo que se atribuyen al pensamiento político de esos años...este derecho, es incontestable por la influencia que ejercen los precios del transporte sobre el desarrollo del comercio y de la industria pero ha de ser a condición de que no puedan alarmarse ni coartarse los intereses legítimos de las empresas y en una medida suficientemente liberal.

Un punto central del debate es el de la garantía de interés.J.A.Capurro lo expresó:"La garantía es la base de todo el proyecto de Ley". La le fijó la garantía en un 7% anual."Dicha garantía no podrá exceder nunca de 5.000 libras por kilómetro".El proyecto del Senado incluyó un ar-

tículo:"Cuando el rendimiento neto de las líneas alcance el 7% anual, la Nación quedará exonerada para siempre del compromiso de la garantía".Este artículo fue suprimido por la Cámara de Representantes, que fundó su resolución así:"Este artículo puede ser un inconveniente para emprender las líneas, por la natural desconfianza del capital, máxime si proviene de mercados lejanos".

OPINION DEL INGENIERO JUAN B. ZANETTI

La ley establece ciertas normas técnicas a las que deben adecuarse los proyectos del trazado de líneas.El decreto reglamentario(3 de setiembre de 1884), detalla más estas exigencias.Veamos cómo juzga este aspecto de la Ley el Ingeniero Juan B. Zanetti quien durante más de 15 años informó los planos y proyectos de ferrocarriles desde el Ministerio de la Sección Obras Públicas del Ministerio de Gobierno primero y del Ministerio de Fomento después:"...se hizo notar en muchas ocasiones que tanto la ley como el Decreto Reglamentario de la misma son deficientes,especialmente en las prescripciones técnicas, de modo que los proyectos de la vía de las obras de arte mayores,y de las estaciones,hechas según la Ley, no proporcionarían los datos indispensables para formarse un criterio exacto de las condiciones de los terrenos cruzados,del régimen de las crecientes de los ríos y arroyos...y que por lo tanto no se hubiera podido apreciar el mérito o las faltas de ese proyecto".

Y establece el criterio con que se guía:"En vista pues,de ser deficientes los proyectos,aunque contengan muchos más datos de los prescriptos por la Ley y su Decreto Reglamentario(por cuya razón deberán ser aprobados) y en vista de la imposibilidad de que esta oficina pudiera hacer fiscalizar continuamente la ejecución de todos los trabajos(lo que no se podrá hacer por muchos años más) se adoptó eficazmente el temperamento de aconsejar la aprobación de los proyectos con la condición de que las empresas cumplieran todas las prescripciones de arte que se indican extraley en los respectivos informes".

COMERCIO DE TRANSITO

Detenido el Central en el Yí pudo en la forma vista, por el"acarreo" vincularse al comercio de la frontera.El trazado de los ferrocarriles tuvo en la frontera un motivo capital.Las líneas más importantes del trazado conectaban en la frontera con el puerto.El alto comercio en Montevideo y los ferrocarriles tenían intereses comunes: hacer posible el comercio de tránsito.

J.A. Capurro dice en el Senado en 1884 refiriéndose al comercio:"... se trata precisamente de artículos que vienen de Europa para surtir a aquella provincia(Río Grande) ó que se producen en la Provincia para ir a Europa sirviéndose para ello de nuestros ferrocarriles y de nuestros puertos de embarque".

"Este es el gran resultado que debemos tener en vista y al que responden precisamente nuestras líneas de ferrocarriles para la frontera".

Unos días antes de la discusión sobre Trazado General de F. C. en el mismo Senado, el Ministro de Hacienda, José L. Terra, expresó:"Es el tránsito libre el que produce ese fenómeno financiero que los extranjeros admiran en nuestro país:que nuestra renta es completamente desproporcionada al número de los habitantes.Nunca se podrá explicar realmente la renta de nuestra Aduana si sólo su consumo natural fuese lo que la produjese.Eliminando o haciendo que desapareciese el comercio en tránsito nuestra renta decaería -estoy seguro- de un 35% a un 40 por ciento.

El Ferrocarril tendrá en el comercio de tránsito las satisfacciones que le negó el tráfico de ganado.Unos años antes(1880) decía Francisco Bauzá en la Cámara de Representantes:"...La Provincia de Río Grande es un mercado natural, es una parte, por decirlo así, íntegra de nuestra población, es una salida ventajosa, es un territorio que la naturaleza ha avecinado a nosotros para concurrir a la felicidad de nuestro país".

El Diputado Aguirre dirá en el mismo año "Nuestra condición topográfica está indicando claramente, que uno de nuestros elementos de vida es

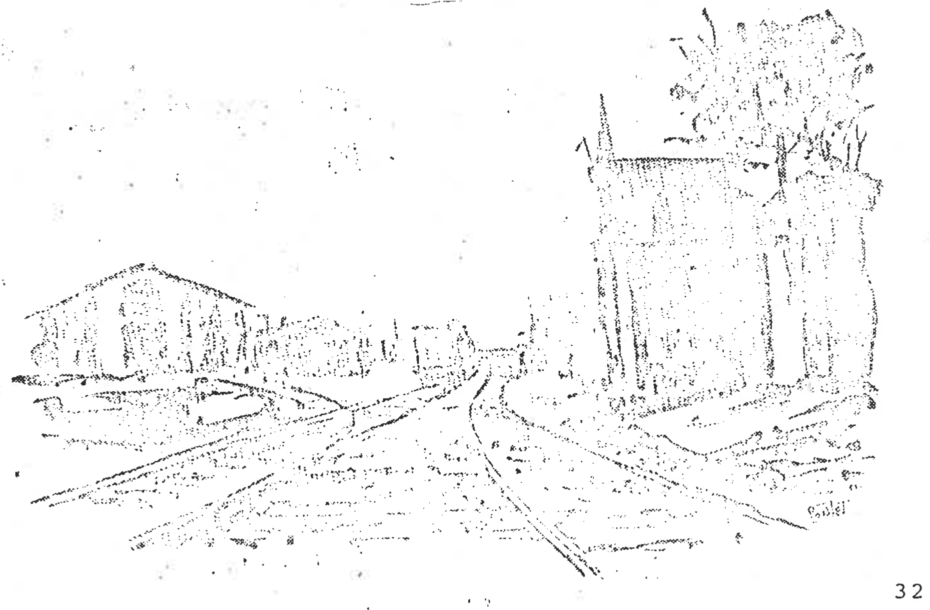
precisamente el ser mercado el ser mercado, o depósito mejor dicho, de salida de algunos de los países vecinos, está indicando que lejos de ser un inconveniente el tránsito, que lejos de deber ponérsele obstáculos, se le debe favorecer".

La económia del país era vista en función de una región mucho más vasta que la señalada por la frontera política: Río Grande Matto Grosso, el litoral argentino, y Paraguay formaban esa unidadque tenía en el Puerto de Montevideo su centro.

En este "país" pensaban las Honorables Cámaras al redactar el "Trazado General de Ferrocarriles".

En la Cámara de Representantes se modifica poco el Proyecto del Senado, aunque hay algunas exposiciones de interés.

La garantía es ratificada como la base de la ley: "(el Proyecto)...da garantías de seguridad completa de parte del Estado, en el cumplimiento de la garantía del 7% sobre el capital acordado". Esta última condición es, puede decirse, el fundamento de la Ley y la única que a juicio de esta Comisión Especial puede resolver el problema de la construcción de los Ferrocarriles en la República. La discusión, no alcanza a 3 horas, sea porque el proyecto venía bien estudiado del Senado o por lo que explica el Ministro de Gobierno, Carlos de Castro: "...Yo tengo instrucciones del Poder Ejecutivo de sostener el Proyecto tal cual está informado o aconsejado por la Comisión".



DEPENDENCIAS FERROVIARIAS

Para atender sus múltiples actividades el ferrocarril tiene un completo organigrama administrativo, que partiendo de su Directorio con sede en la Estación "Central Gral. Artigas" se complementa con "Gerencia General", "Departamento de Proveeduría", "Gerencia de Hacienda", "Gerencia de Explotación", "Gerencia de Vía y Obras", "Gerencia de Material y Tracción", "Repartición Señalización y Comunicaciones", "Repartición Servicio Médico e Higiene", etc..

Además de estas dependencias, en puntos estratégicos de la red ferroviaria existen otros núcleos con finalidades específicas, como los grandes talleres de Villa Peñarol que ocupan 150 mil metros de superficie, y emplean más de 1.500 obreros, talleres en Paysandú y Sudriers, controles de Trenes, Regionales de Vía y Obras, que atienden la conservación y mantenimiento permanente de la vía férrea, remesas de locomotoras y coches motores para la revisación, reparacioens pequeñas y limpieza de estos elementos, etcétera, etcétera.

Es de señalar que dentro del Organismo Ferroviario que es el único medio de transporte terrestre que costea sus vías, se pueden mantener y fabricar los más variados elementos de trabajo, desde el delicado mecanismo de un reloj, pasando por aparatos de radio, señales eléctricas, construcciones de edificios y puentes, fabricación variada, reparaciones de pequeños artefactos o pesados motores, tapicería, carpintería, etcétera.

Y esto no se hace sólo en lugares fijos, pues las reparaciones menores efectúan en pleno descampado, ya que las locomotoras y coches motores llevan cajas de herramientas elementales, botiquines en los trenes, y teléfono para enganchar en las líneas y solicitar la ayuda necesaria.

IMPORTANCIA ECONOMICA - SOCIAL

Para tener una idea de lo que significó y significa el transporte ferroviario en el Uruguay, en primer término, tenemos que mirar un poco el pasado y situarnos en la segunda mitad del siglo XIX. Una nación surgiendo de las luchas por su independencia, con un extraordinario sentido de personalidad, que seguimos manteniendo a través del tiempo. Es la herencia que nos legó Artigas con sus ideas claras de democracia, Libertad, federalismo, amor por los desheredados y honradez en la pobreza, etc., que nos permitieron primero subsistir en medio de luchas intestinas y presiones interesadas de vecinos poderosos para luego aferrarnos a nuestro destino de Orientales y proyectarnos hacia el porvenir con la esperanza de nuevos derroteros atornillada a nuestro espíritu.

Por el año 1850, nuestra República con una "Ciudad Puerto" absorbente, con problemas propios y una campaña despoblada y empobrecida por las luchas intestinas que robaban el ansia de trabajo, destruían viviendas, consumían bienes y hacían soldados para los bandos en lucha. Estancias cimarronas, donde se vivía con el arma al brazo y el corazón angustiado. Por el año 1850 aparece uno de los primeros alambrados de importancia en el Departamento de Salto y luego otros, especialmente en el Litoral Oeste. El Código Rural y las franquicias aduaneras al alambre, hacen que se fije en forma realista, pero angustiante para millares de campesinos, la propiedad rural y empiecen a aparecer las estancias con límites establecidos por la Ley.

Es en estos momentos que en el año 1869, surge el ferrocarril en la República. Ya hemos visto las distintas fechas en que se fueron tendiendo las líneas férreas, que abarcan un período de 85 años (1869-1954) y aún siguen complementándose.

Pero no se pueden imaginar las dificultades que fue necesario vencer para el tendido de los rieles, desde gubernamentales que todavía creían el al carreta y la diligencia como medio de transporte, hasta propietarios que pedían por sus tierras para dejar paso al ferrocarril, precios inverosímiles. Una campaña sin ningún camino mejorado, cursos de agua y alturas que eran necesario cruzar, todo fue superado por los caminos de hierro, por los "Railways".

PUENTES Y TUNEL

Así se cruzó el río Santa Lucía, en Juan Chazot (25 de Agosto), con un puente provisorio de más de 600 metros de longitud y luego los demás cursos de agua de importancia, he aquí un detalle de los principales puentes ferroviarios de más de 200 metros de longitud.

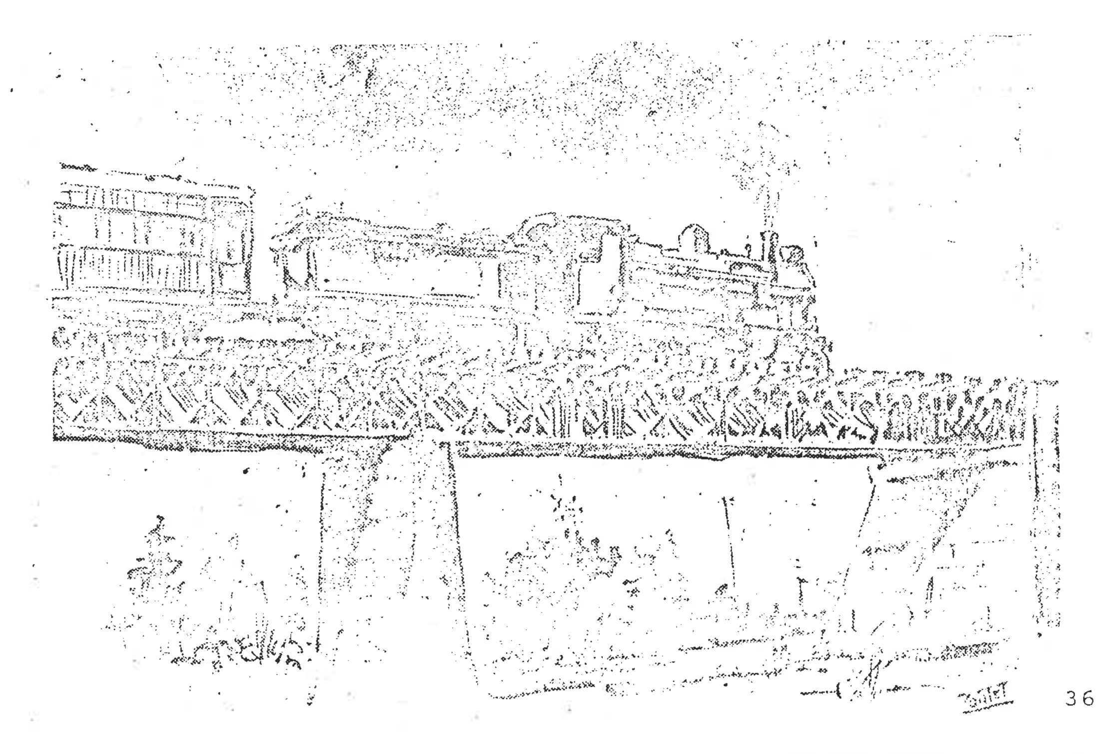
PARAO	224 metros
SOLIS GRANDE (Línea Rocha) (Línea Minas)........ 225 metros -	227 metros
SAN JOSE	253 metros
JOSE IGNACIO	280 metros
MANSAVILLAGRA	299 metros
CUARO	300 metros
SALSIPUEDES	317 metros
SAN CARLOS	320 metros
ARAPEY	357 metros
SANTA LUCIA CHICO (Línea Kilómetro 329)	358 metros
OLIMAR	381 metros
SAN RAMON	422 metros
TACUARI (Línea Río Branco)	516 metros
SANTA LUCIA (25 de Agosto)	602 metros
YI (Durazno)	636 metros
SARANDI DEL YI	697 metros
RIO NEGRO	756 metros

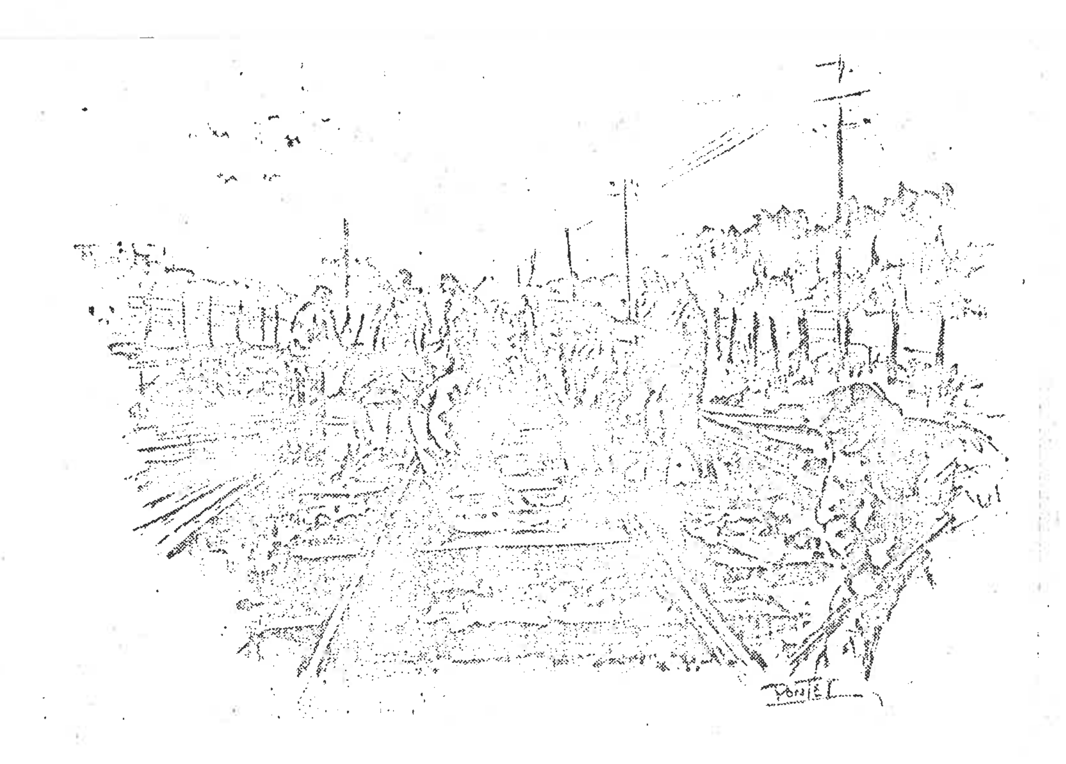
Recorriendo valles fértiles, trepando a las colinas, encaramándose a las cuchillas, el ferrocarril llegó a los más apartados rincones del país afianzandose las comunicaciones, que siempre, así lo enseña la historia, fueron civilización, progreso, cultura...Y cuando no pudo pasar por arriba horadó la piedra para llevar su mensaje de paz y bienestar.

Así como por ejemplo el túnel del Km. 466 de la línea a Rivera, entre las estaciones de Bañado de Rocha y Paso del Cerro de 228 metros de longitud, revestido en su interior de ladrillos. Hasta aquí hemos mencionado una pequeña parte del aporte en capitales y progreso del ferrocarril a nuestro país.

El sanjuanino Domingo Faustino Sarmiento, uno de los grandes de nuestra América, decía que "Poblar es civilizar" y el Ferrocarril cumplió esa misión en nuestro país cuando éste iniciaba sus primeros balbuceos.

A los alambrados ya mencionados, siguió el asiento de los pobladores en la campaña y hay infinidad de poblaciones que nacieron al conjuro de las lustrosas paralelas de acero como puede comprobarse a poco que se estudió nuestro crecimiento demográfico. No corresponde a la índole de estos apuntes tratar a fondo el tema, pero a manera de ejemplo mencionaremos, en primer término, dos poblaciones dentro del departamento de Montevideo.



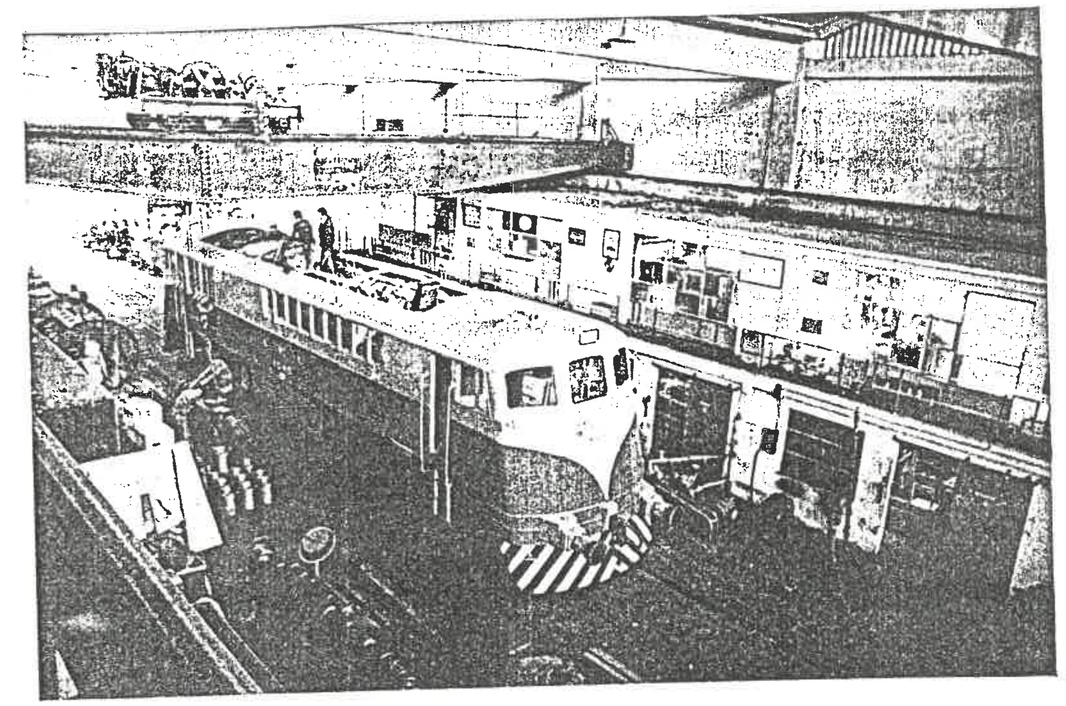


COLON. Poco después de darse los golpes de azada iniandose los trabajos para instalar la vía férrea, en el año 1868 los hermanos Guerra y un grupo de amigos adquirieron 200 cuadras de tierras entre la hoy Avda. Garzón y el Arroyo Pantanoso para fundar un núcleo poblado.

Así nació la hermosa población de Colón que hoy forma parte de los aledaños montevidianos.

El propio ferrocarril en el año 1871, adquirió junto a la recién inaugurada estación ferroviaria, otras tierras y al año siguiente, 1872, las vendió en remate público en condiciones ventajosas fundando el "Pueblo Ferrocarril". Con el correr del tiempo ambos núcleos se reunieron y con el nombre de Colón siguen creciendo junto a los viejos eucaliptus que plantó Jean Pierre Serres y que todavía bordean la calle Lanús donde subsiste el "Parque Giot" y la construcción del hotel y de la Avenida Lezica donde en tiempos pasados estaban los famosos portones a su entrada.

En 1874 Don Francisco Vidiella plantó las primeras vides en el Uruguay, en Colón, asociando la industria vitícola al transporte ferroviario. Así nació una población y se desarrolló con el correr del tiempo bajo el influjo del ferrocarril.



MAQUINA DE VIA PRINCIPAL EN TALLERES PEÑAROL.

VILLA PEÑAROL. Los primeros talleres ferroviarios se empezaron a construir en Bella Vista junto a los rieles, en el año 1871. Cuando al Uruguay, en el año 1888, el Director Gerente del Ferrocarril Central, Charles O. Barker, entre las directrices que fijó a la empresa, una fue la del traslado de ese establecimiento a las cercanías de Sayago.

Cumpliendo esa disposición en 1890, la Empresa del Central, adquirió terrenos en Peñarol, empezando de inmediato los trabajos de instalación de los talleres. En esa época, existían en el paraje eminentemente agrícola, conservando todavía el casco de la estancia de Raíz, ocho o diez viviendas, La empresa inaugura los talleres en el año 1891 dando nacimiento a un poblado al que se pretende dar el nombre de "Talleres" o el "Pequeño Manchester".

En el mismo año nace el 28 de setiembre, "The Central Uruguay Railways Criket Club" que a partir de 1914, toma el nombre de "Club Atlético Peñarol".

El primer censo de población efectuado en 1895 arroja 220 viviendas y más de mil doscientos habitantes.

Existía ya una escuela pública que al igual que la Comisión Auxiliar, funcionaba en locales ferroviarios cedidos en forma desinteresada.

Pero no es sólo Colón y Peñarol que nacieron al conjuro de los rieles ferroviarios.

Una de las primeras poblaciones industriales del interior, Puerto del Sauce (ahora Juan Lacaze) tuvo la primer fábrica de papel del país en el año 1898, al conocerse que el ferrocarril llegaría al lugar, poco después, allí también en 1906 surgió la primera fábrica textil de la República, y usando el ferrocarril de trocha angosta se embarcó la piedra para el "Puerto de La Plata" (argentino) en el puerto local.

Igualmente el material para los muros del Puerto de Montevideo, fue transportado por ferrocarril. Durante muchas décadas toda la vida del país salvo el movimiento fluvial, especialmente del litoral oeste, se movió a impulso ferroviario. Primero los saladeros y a partir de la primera década de este siglo los frigoríficos utilizaron por muchos años exclusivamente el transporte ferroviario. Y fue en el Uruguay que por primera vez en América se cargó ganado por la cabecera de los vagones, facilitando y agilitando los embarques.

Actualmente las industrias más importantes utilizan el ferrocarril como transporte, ingenios azucareros, fábricas de portland, arroceras, madereras, cooperativas, firmas cerealeras, fábricas de cerveza, textiles, etc.



ESTACION CENTRAL GENERAL ARTIGAS

Fue construída bajo la dirección del Ingeniero Luis Andreoni, iniciándose los trabajos en el año 1892, inaugurándose oficialmente el 23 de junio de 1897, librándose al público el 15 de julio del mismo año.

El total ocupado por la Estación es de 56.000 metros de superficie su costo inicial fue de $ 1.700.000, de los cuales $ 900.000 correspondieron al pago de expropiaciones y el saldo en construcciones.-

Su parte más alta sobre el nivel de la calle La Paz tiene 31 metros de altura luciendo en su frontispicio las estatuas de:

Denis Papin (1647-1714) Físico francés que fue el primero en utilizar el vapor para mover una máquina de pistón, inventando la autoclave o marmita de presión.-

Alejandro Volta (1694-1778) Físico italiano nacido en Como, inventó el electróforo, el electrómetro, y el condensador en placas. Siguiendo el principio de Galvani, estableció la teoría de la electricidad de contacto, inventó la pila y obtuvo por primera vez la corriente eléctrica.-

James Watt (1736-1819) Ingeniero escocés, considerado el creador de la máquina a vapor. Se dió su nombre a la unidad de potencia; watt o voltio.-

George Stephenson (1781-1848) Ingeniero inglés que construyó en 1814 una de las primeras locomotoras que corrió en 1825, el primer tren de pasajeros. En el año 1829, empleo por primera vez las calderas tubulares, en posición horizontal, aumentando en forma sensible las velocidades.-

Estas esculturas fueron modeladas bajo la dirección del escultor italiano Giovanni Bertini y realizadas en hormigón.-

El edificio de la Estación Central, propiamente dicho, con su techo y arcada, ocupa una superficie de casi 15.000 metros con seis vías con plataformas de 190 metros, bajo la protección de techo de arcada. Fuera de los andenes se hallan convenientemente ubicados, amplios galpones para la recepción y despacho de cargas, donde existen equipos completos de guinches, así como balanzas para el pesaje.-

El monumento al prócer situado en el frente del edificio fue inaugurado el 15 de marzo de 1978, es una copia del primer monumento creado por el uruguayo Juan Luis Blanes, que fuera inaugurado en la Ciudad de San José en el año 1898.-

